

■ 2021年度 東日本高速道路（株）新潟支社と日建連北陸支部との意見交換会

日 時：2021年9月29日（水）13：30～

場 所：白山会館2階 「大明の間」

（東日本高速道路（株）新潟支社出席者）

技術部長	中村克彦	道路事業部長	久保竜志	技術審査役	築瀬知史
技術部調査役	桑原和夫	事業統括課長	富田芳男	建設課長	佐々木広司
保全課長	星 一郎	構造技術課長	栗崎清志	技術管理課長	加藤真司
技術企画課長代理	三上尚人	技術管理課長代理	田辺 輝		
技術管理課	小池 海				

（敬称略）



【挨拶】

（東日本高速道路（株）新潟支社：中村技術部長）

NEXCO東日本新潟支社技術部長の中村です。よろしくお願いいたします。

日本建設業連合会北陸支部様とNEXCO東日本の意見交換会の開催にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。日建連の皆様には、日頃より弊社の高速道路事業にご協力いただいております。この場を借りてお礼を申し上げます。

本日のこの意見交換会は、毎年開催されており、受注者側の皆様と私どもと理解を深めることに役立っております。

ご承知のとおり、社会情勢の変化は日々変化しておりますし、高速道路事業を取り巻く情勢も同様にめまぐるしく変化しております。例えば、従前から課題となっております、高齢化や労働者不足に加えまして、最近では新型コロナウイルスへの対応、デジタル化、あるいは働き方改革など、様々な課題がありますが、これらの課題に対応していくことは建設業の将来にとって欠かせないものであると考えております。

日建連の会員の皆様の現場でもいろいろな工夫により、日々対応されていると思いますし、弊社側も皆様からのご意見を参考にしながら、さまざまな取組みをしています。例えば、この7月には入札契約制度が大きく改正されました。これについては、来月に説明会を開催し、皆様にご紹介させていただきます。

一方、弊社の技術基準につきましても、継続的に改善を重ねてございます。そのような中におきましても、まだまだお互いの理解不足によって思った成果が出ていなかったり、あるいはまだまだ改善の余地がある部分もあろうかと思っております。

本日は、皆様から忌憚のない意見を承りたいと思っておりますし、この意見交換会を通じて、ご参加の皆様と弊社との理解がさらに深まりまして、お互いの信頼のもと、よりスムーズな業務につながることを期待して、私のあいさつに代えさせていただきます。皆様、本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(日本建設業連合会北陸支部：芦田契約積算・技術委員長)

日建連北陸支部の副支部長で契約積算・技術委員長を兼務しております、芦田でございます。本日は、大変お忙しい中、技術部長 中村様、道路事業部長 久保様をはじめ、多くの幹部の方々にご出席いただき、誠にありがとうございます。

皆様方には、平素から当支部の活動にご支援とご協力を賜りまして、厚く御礼を申し上げます。こうしてNEXCO東日本新潟支社の皆様と9回目となります意見交換会を迎えられましたことは、大変嬉しく思う次第です。

日頃より貴社管内の安全協議会への参画や日建連本部との意見交換会へのご出席、また、平成25年5月に締結いたしました災害協定に基づく防災訓練、そして昨シーズンの豪雪時の高速道路緊急除雪対応など、これまで以上に協力体制を深めさせていただいているところであり、今後ともご協力をよろしくお願いいたします。

今年度から新たに防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策がスタートし、我々の業界といたしましても、防災・減災、インフラの老朽化対策等が国民の安心安全につながるように、その果たすべき使命を持続していくことが重要と感じているところです。

このような中で、建設業界においては、他産業と比較して就業者の高齢化が顕著であることに鑑み、担い手の確保・育成はまさに待ったなしの重要な課題となっているところであり、

働き方改革と生産性向上を強力に推進し、担い手の世代交代に確固たる道筋をつけなければならぬ状況であります。このため、日建連では、建設キャリアアップシステムの普及・推進と週休2日の推進に取り組んでいるところです。

我々の業界の自助努力の徹底はもとより、発注者の皆様に対しましても、この週休2日を可能とするための環境整備にご理解をいただきますようお願いしているところであります。このことから、NEXCO東日本新潟支社様におかれましても、適正な工期設定などの条件下で受注契約ができますとともに、ウィズコロナを見据えながら、さらなる現場の生産性向上に向けた取組みをいただきますよう、引き続きご検討の程よろしくようお願い申し上げます。

本日は、今年度の事業計画等についてお聞かせいただき、あらかじめ提出しております適正な工程管理等のいくつかの課題につきまして意見交換させていただきたいと考えております。忌憚のない意見交換を通じまして、今後の円滑な事業執行に資するものとなりますことを祈念しております。

日建連北陸支部の活動につきまして、引き続きご指導とご協力をお願い申し上げます。ご挨拶とさせていただきます。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。



【2021年度新潟支社管内の事業計画】

(日本建設業連合会北陸支部)

2021年度新潟支社管内の事業計画につきまして、ご説明をお願いいたします。

(東日本高速道路(株)新潟支社：富田事業統括課長)

お配りしてあります「事業概要」をご覧ください。新潟支社の事業エリアについては、新潟県の全域、それから富山県、長野県、群馬県の一部、そして建設事業に関しましては、福島県の一部をエリアとしています。路線は、日本海東北自動車道、磐越自動車道、北陸自動車道、関越自動車道、上信越自動車道の5つであり、全体の延長は429.9キロで、全社の1割強となります。4車線化等の事業としては、磐越道で23.7キロメートルの事業を行って

ます。営業施設は有人・無人合わせまして44か所、インターチェンジ、スマートインターチェンジは46か所があります。この約430キロメートルを四つの管理事務所、4車線化事業につきまして一つの工事事務所の計五つの事務所で担当しています。新潟支社は、総合企画部・技術部・道路事業部、湯沢・新潟・長岡・上越・新潟工事事務所の五つの事務所で組織されています。

新潟支社管内の交通量については、管理延長の伸びと比例する形で走行台・キロも増加してきましたが、昨年につきましてはコロナの影響で減少の傾向が見られるものの、ここ数年は、横ばいの状況です。地域間の相互交通量については、大型車、小型車のいずれについても新潟県内の移動が非常に多いという特徴があり、大型車で約5割、小型車では平日で7割以上、休日で約6割といったところです。全体では新潟支社管内が全体の約3分の2で、関東地方が約6分の1、その他全部合わせて約6分の1となっています。区間別交通量ですが、新潟西ICから長岡JCTの区間が非常に交通量が多い区間となっており、約25,000台から35,000台となっています。ETCの利用率と台数については、台数については昨年はコロナの影響で、月によって大きく前年より下回っている月もありますが、ETCの利用率としては横ばいの約93パーセント余りとなっています。スマートインターチェンジについては、新潟県内では10か所ありますが、こちらは全国1位となっています。供用中が10か所、事業中が日東道の胎内スマートICと北陸道の大積スマートIC（いずれも仮称）となっており、スマートインターチェンジの累計交通量は全体的に増加の様相を示しています。料金収入については、新潟支社管内の料金収入は396億円（昨年度）となっており、東日本管内全体の約6パーセント弱となっています。

管内の気象状況と雪氷作業について、まず気象状況ですが、記憶に新しいところでは昨年度の豪雪がありましたが、降雪の日数、累計の降雪量については記録的な少雪だった一昨年を上回っているものの、飛び抜けた数字ではありませんでした。管内の雪氷作業の状況については、作業に関係した常駐している作業員は約500名余り、1シーズンの雪氷の作業延長は約60万キロであり、これは地球約6周半に相当します。

道路管理事業の概要については、交通安全対策として、暫定2車線区間の三川インターから安田インターの間の工事延長2キロで付加車線を設置しており、平成29年11月に完成しています。また、同じく交通安全対策として、暫定2車線区間でワイヤーロープの設置を行い、正面衝突事故防止のためにラバーポールからワイヤーロープに順次、設置替えを行っているところです。高機能舗装については、排水機能の高い舗装の整備を新潟支社管内でも進めているところです。構造物の補修については、特定更新リニューアルプロジェクトとして、大規模な更新修繕事業を行っており、関越道の松川橋の床版取替工事において、対面通行規

制により、片側ずつ床版を取り替えています。

防災・減災の強化については、安全・安心・快適な高速道路を提供するため、中越地震の被災状況や昨年度発生した豪雪による車両の滞留などの激甚化している災害に対して、24時間365日、安全な交通を確保するための防災対策を進めています。防災訓練などを通じて、災害の対応力を強化し、関係機関との連携の強化も図っているところです。

SMHの推進については、インフラの健全性を長期的に維持するためにICT等の最新技術を活用し、高速道路アセットマネジメントの高度化・効率化に取り組んでいます。

雪氷作業については、作業員の従事者の高齢化、担い手不足などに備えて、自動化という形で雪氷作業の高度化に取り組んでいるところです。

休憩施設の改修については、お客様ニーズに対応した設備の改修を充実しているところです。「花と緑のやすらぎハイウェイガーデンプロジェクト」ということで、お客様にやすらぎと癒やしを提供するために、地元の学生や自治体とともに花の植え付けを行っています。

道路管制業務については、道路管制センターで事故や故障等のトラブルに対し関係機関への連絡を行うとともに、道路状況を把握し、異常気象への対応、そのための情報提供などを行っています。同じく管制センターでは、高速道路を支える施設設備の運転・監視・制御を行っています。

新潟道路管制センターについては、新潟の道路管制センターが仮に被災した場合にも、関東の管制センターでバックアップできるよう、災害等に備えています。

道路建設事業の概要については、高速道路ネットワークの充実により、交通量も増加していますが、特に新潟西IC～新潟中央JCT間で、交通量の推移で大きな増が見られます。

改築事業については、上信越自動車道の4車線化事業が令和元年に完了し、上信越道は全て4車線となっています。

現在、磐越自動車道の4車線化に支社として取り組んでいるところであり、三川・安田間、西会津・津川間において、4車線化の事業を進めているところです。

スマートインターチェンジの事業については、胎内スマートICと大積スマートICの2か所が事業中となっています。これが完成すれば県内で12か所になります。

積極的な情報発信については、リニューアルプロジェクトを含め、お客様にご迷惑をおかけする形での工事を実施することもあることから、各メディアを活用して、積極的な情報発信をしていくということで取り組んでいます。

新潟支社グループのCSRに関する取組みについては、NEXCO東日本グループでは「地域をつなぎ、地域とつながる」をキーワードに持続可能な社会の実現を目指して取り組んでいるところです。簡単ですが、以上です。

【大規模更新・修繕工事の実施等】

(日本建設業連合会北陸支部)

「大規模更新・修繕工事」の実施等に関して5点お聞かせください。

1点目、今後の実施計画と発注見通し及びE C Iの活用方針について

E C I業務での発注にあたっては、事前の調査や測量を確実に実施していただきたい、確実な調査・測量業務が実施できるE C I業務の期間の確保をお願いしたいとの意見も出ています。

2点目、入札契約手続き及び円滑な施工に関する新たな取組みについて

保全作業との分離について、規制の相乗りがある場合は、土木工事の施工効率が悪くなるため、その場合の積算基準の変更などを検討していただきたい、また、付属設備の設置工事などの別途発注工事が追加され、混在作業となる場合は、土木工事会社に安全上の統括管理を求められることから、このような場合の管理費用について何らかの形で計上いただきたいという意見も出ています。

3点目、インターチェンジ間の一括施工について

4点目、当該工事の実態等を踏まえた経費率の改善について

冬季休止期間においても人件費や事務所施設、機械設備の損料などが発生することから、諸経費率を見直すなどの措置の検討をお願いしたい、また、国土交通省では維持管理等の緊急性が高く、休日作業が必要な工事については週休2日交代制モデル工事の試行に取り組まれているところです。

5点目、更新・補修工事における積算基準、施工歩掛の考え方、設計変更について

入札前に想定した現場の状況・条件が異なることも多く、実際に施工してみて分かることが多いことから、設計変更の対象として見ていただきたいという意見も出ています。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

今後の実施計画については、今年度より中長期的な発注見通しに関して、HPで事業別に公表しておりますので今後3年分は公表資料でご確認いただければと思います。

今後の発注見通しについては、配布資料の「令和3年度に広告予定の案件(工事:新潟支社)」及び「発注見通し掲示箇所」をご参照ください。公告済みの案件も含めまして、全部で37件が発注見通しとして、HPに載っています。この「発注見通し」は10月1日で更新される予定となっています。HPの企業情報サイトから入っていただき、「調達・お取引」の中に「発注見通し」というところがありますので、そちらをご確認いただければと思います。また、10月に説明会を開催し、「発注見通し」の中から工事を何件かピックアップした上で具体的な概要等を説明させていただくことになっています。

E C I に関しては発注者として真に仕様や仕様確定するための条件が確定できない場合は適用する考えですが、仕様が確定できる場合などは従前の「技術提案評価型」の適用や今年7月から適用開始となった技術提案内容に応じて工事目的物等の変更を認める「高度技術提案型」の適用を考えております。なお、「高度技術提案型」については、価格あたりの工事品質を直接評価する「除算方式」を採用します。お配りした資料のとおり、HPでもこれらの概要を紹介しておりますので参照いただければと思います。また、「発注見通し」に関しては、10月に説明会を開催する中で、具体的な工事も何件かピックアップした上で概要等を説明させていただきますことになっています。

調査・測量業務期間・費用の適切な確保については、当社では、工事発注前に設計を行っている原則すべての工事で施工者と設計者、発注者の三者で、設計施工協働連絡会議（三者協議会）を実施できるものとしています。この三者協議会で、設計図書と現場の整合確認、設計思想の伝達及び情報共有を図っています。ご意見をいただいたような事象発生の際には、三者協議会の開催を行うよう監督員に申し出いただくようお願いいたします。条件変更等により再度設計の必要が生じた場合等は、発注者が設計者に改めて設計を依頼します。また、令和3年度からは工事変更内容や工事工程を共有する「工事変更等検討会」を試行しており、その場で受発注者において協議して方針を決定するものとしています。さらに、工事変更指示の際は、「概算額」を提示することとしています。

なお、引き続き社内では「土木工事請負契約における設計変更ガイドライン」を通して、発注時における条件明示に努めて参ります。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

「大規模更新・修繕工事」における施工管理方針の協議については、現行の施工管理要領が適用となります。品質管理基準や出来形基準が無いものは関連する官公庁の要領等を参考にして定めるよう、各現場で監督員と協議してください。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

・保全作業との分離、規制の相乗りに伴う積算については、「同一規制内作業となり、作業効率が落ちる。」とのご意見を頂いていますが、本線上の規制については、高速道路を利用されるお客さまの安全・安心を確保するためには極力減らすべきものであり、あえて分離することはなくむしろ集約すべきものと考えておりますので、ご理解をお願いします。なお、規制の効率化・集約化に加え、作業の輻輳を防ぐ観点からも、各事務所にて定期的に「規制調整会議」を開催しております。当会議は、各管理事務所の規制担当職員と、保全工事を担当するメンテ会社をはじめ規制を実施する会社が一同に会する場で、必要に応じて改良工事の担当者も同席し、お客様の安全や作業の効率化等を図るべくあらかじめ翌週・翌月の規制の

計画を立てるものです。その際、当支社グループの基本的な方針としては、メンテが実施している保全工事は通年行っていることから、基本的には外注工事の都合を優先するというスタンスであります。状況によっては、特に規制箇所が固定される「大規模更新・修繕工事」の場合、作業の内容次第で重複するケースもあると思いますが、作業に不都合が生じるようであれば、その会議の場で最適化を図ることは可能ですので、窓口である事務所施工担当課に相談いただき、しかるべき立場の方による会議への参加、発言をお願いしたいと思います。

また、「統括する者が必要となる」などのご意見がありましたが、先程ご説明した会議の場にて、保全工事を担当するメンテ会社が主たる調整や全体の工事規制調整の統轄を行っています。各工事にて本会議への出席に伴う拘束時間については、昨今のコロナ禍において、対面方式によらず、Web形式による会議を活用する等しているところもあり、今後の規制調整会議のあり方については、当社としても検討したいと思います。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

インターチェンジ間の一括施工の動向については、現在、新潟支社においてインターチェンジ間の一括施工を行う考えはありません。今後、導入の是非について検討を行ううえで、インターチェンジ間の一括施工に対するニーズを業界としてどの程度お持ちであるかせっかくの機会でございますので、お教えいただければと思います。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

当該工事の実態等を踏まえた経費率の改善、冬季休止期間(工事中断)の諸経費率の見直しについては、新潟支社だけの問題ではありませんので、本社へ具申致しますが、他機関における事例等がありましたらご提供ください。

現場代理人の人件費というお話がありましたが、共通仕様書で現場代理人、管理技術者についても冬季休止期間については専任を要しないということで記載されております。事務所経費につきまして、機械運搬につきましては、往復運搬費用を計上しておりますので参考に申し添えます。

週休2日工事については、原則、令和3年4月1日以降に契約手続きを開始する全ての工事において、週休2日工事「発注者指定方式」で発注しております。週休2日交代制工事については、今後、国の試行結果を踏まえ、検討していくことになるかと思えます。

積算基準、施工歩掛の考え方、設計変更については、積算要領に定められた工種については要領に従い、要領に定められていない工種については、これまでは入札前価格交渉方式を用いて適正な価格算出してきました。今年度7月より新たに「見積活用方式」を導入し、入札前価格交渉方式は廃止しました。事前の価格交渉という形をとらずに、見積を使っていくという形になります。今後も適正な価格の算出に努めます。

積算要領の改定については、お配りしている資料の「NEXCO東日本における各種取組み（令和3年7月版）」になりますが、「こういった内容を見直しています」ということが記載されています。HPにも掲載されておりますので、ご確認いただければと思います。

（日本建設業連合会北陸支部）

規制会議の話をお聞かせいただきましたが、参考までに教えて下さい。NEXCO東日本の規制会議は、規制担当者以外に工事の担当者の方も出席されて開催されているのでしょうか。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

規制を要する業者さんにお集まりいただいています。水曜日、木曜日といった週のなか日くらいにやっているケースが多いです。月次で翌月の分の計画を作っている中で、天候の状況等で週次単位で変化したりといったことを各施工業者さんと細かい調整をさせていただいています。長い期間、長い延長で固定規制をかけている工事等、その規制内に他の施工業者さんが入って工事を行う場合もあり、そのような場合は、作業期間や時間等を調整させていただいております。当社社員もその中に入って調整をしています。場合によっては現場代理人さんに同席いただいて、大きな調整もさせてもらっています。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

外注工事を行っている改良担当側の課長もしくは、担当者もその会議の中に入って調整をしています。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

事務所では、ほぼ工務課が入って調整していますが、工事担当者まで入っているか、また、うまく調整できているかということについては、少し検証もしなければいけないと思っています。

（日本建設業連合会北陸支部）

新潟支社さんではなく、他のところで聞く話ですが、規制の担当者と工事の担当者が別でおられ、我々の工事は来月から規制予定であったが、緊急工事が発生した場合は優先して規制に入ることがあり、我々の工事が規制を取れないのか、どうするのかという場合が出てきます。その際に工事担当の方と話すと、合間で入れるのではないかと指示があるが、その計画で規制担当の方に、「こんな形で入らせてもらいたい」と話をすると、一生懸命企画を作って提出しても、認められず無駄な仕事をしているというケースがあります。その点についてうまく情報共有していただき、手戻りにならないようにしてほしいとの要望を受けることがあり、参考までに話をさせていただいたものです。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

当社も気をつけるようにいたします。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

先程話がありました週休2日につきましては、場合によっては工程が厳しいなど、いろいろな条件があるところではありますが、当社ではほぼ全工事、基本的に週休2日を導入しているということでご理解いただければよいと思います。

E C Iは、かなり採用のハードルが高くなり、E C I工事の工事受注額が軒並み増加するということもあり、今年度からは高度技術提案型に替わっています。E C Iは廃止ではないのですが、非常にハードルが高いということが今の実情です。

(日本建設業連合会北陸支部)

今のE C Iの件で、1点だけ確認させていただきます。実際のE C I業務では、測量なり追加調査を実施しないと、E C I業務の成果が取り纏められないことがあります。NEXCOさんだけではなく、他の発注者のE C Iにも取り組むことがあるのですが、事前の調査がきちんと実施されておらず、現場の施工条件が曖昧な場合は、E C I業務がそこで頓挫してしまうことがあります。その段階で、「時間がない」、「お金がない」、という話になることも結構あり、事前の準備を確りとしておくことが重要と考えます。E C I業務を発注する前に、こういう不確定要素に関する事項を調査した上で、発注をしていただければ、E C I業務もスムーズに進むと考えます。業務を実施している段階で、追加調査が必要であれば、コンサル、E C I業者のどちらでもいいのですが、追加発注していただきたいと考えます。費用面と工期の問題もあるのですが、その辺を両者でよく協議し、解決していくことが、E C I業務を有効に活用していくための課題であると考え、質問させていただきました。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

E C Iの採用は本社協議となっています。お話しがあったように、しっかり現場を調査して仕様を固めていくという方針でやっていきたいと考えています。調査が不足していて、皆さんにご迷惑をかけているという事態があるとすれば、当社も勉強しながら、どういう形で調査を前段階でやっていけばいいのかということを改めて検討しているところです。

(日本建設業連合会北陸支部)

冬季休止期間について、現場代理人の専任を求めない、連絡が取ればよいというお話がありました。が、実態としては冬季休止期間中も現場代理人と監理技術者は専任で現場にずっといて、現場再開のための計画を立てるなど、現場の維持に従事しているということが実態としてあり、実際は人件費がかかっているところです。また、冬季休止期間に専任を求めないので、ほかの現場に配置してもいいのではないかとということもあるかもしれませんが、3か月、4か月の休止期間の間だけ、ほかの現場に行くということの中々現実的ではないと考え

ています。例えば、監理技術者でトンネルの資格がある人をほかの現場に配置してしまうと、今度は再開のときに戻って来られないというようなことがあることから、冬季休止期間は最低でも現場代理人や監理技術者はずっと現場にいるという状況が実際起きていますので、少し配慮いただけきたいと思います。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

新潟だけの話でなく、日建連本部からも当社の本社のほうにも申し入れいただければと思います。併せて、これは去年もお願いしましたが、他機関における事例をいただければ、当支社からも本社に対し、「こういう事例がある」ということを具申しますので、よろしく願います。

先程話がありましたECIに関してですが、お配りした資料にもありますが、設計施工一括発注方式、技術開発・工事一体型については、必要に応じて「個別工事単位で要領を定める」となっており非常にハードルが高い状況にあるのが実情です。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

先程インターチェンジの一括施工の話がありましたが、NEXCO 西日本はインターチェンジ間一括で土工工事、橋梁工事、トンネル工事、舗装工事を施工していますが、いい面も悪い面も両方あると聞いています。規制の関係で集中工事方式のように一体的にやっていくということなのか、集中工事方式で規制をインター間で敷いて、その中で工事をやったほうが効率的ですよという話なのか、NEXCO 西日本のようにすべての工事をパッケージで発注していたほうがいいのか、どちらのご要望があるのでしょうか。

(日本建設業連合会北陸支部)

規制の話ということです。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

集中工事方式は、例えば上越管理の北陸道はトンネル連続区間ですので、かなり老朽化をしてきており、集中工事でやらないと施設工事を含めて厳しいのではないかとことを検討しています。今すぐではありませんが、いずれかの時期に集中工事方式も取り入れなければいけないと考えています。

【工事施工の円滑化と適正な工程管理】

(日本建設業連合会北陸支部)

工事施工の円滑化と適正な工程管理を行う上で受発注者のコミュニケーション確保は極めて重要なものと考えています。工事施工の円滑化におきましては、工程管理情報の甲乙間の共有が効率的な工程管理に大きく資するものと考えていますので、次の3点についてお聞かせください。

1 点目、工程管理情報の共有化の取組みについて（Kcube 2 の改良等）

2 点目、貴社策定の土木工事請負契約における設計変更ガイドラインの現場への浸透状況について

3 点目、改正建設業法の施行に伴い、特に大規模更新・修繕工事の適正な工期設定に係る取組みについて

（東日本高速道路（株）新潟支社）

Kcube 2 については、改良点につきましては、特に動作が遅いということで、去年から今年にかけて、3 回にわたって動作遅延の対応を行っています。その内容としては、ソフトウェアのバージョンアップ、データベースの整理、決裁権限設定の見直しなどとなります。特に、3 社のデータベースが一つだったものを各社ごとのデータベースに分割し、動作が速くなったところですので、現場のほうでもご確認いただければと思います。こういった改良点につきましては Kcube 2 のトップページに「お知らせ」として掲載していますので、ご確認いただければと思います。

当社の契約工事では、これまで請負工事契約書第 18 条（条件変更等）・第 19 条（設計図書の変更）に基づく工事変更指示書は発注者の内部手続きを経て受注者に指示（通知）を行い、工事工程についても監督員と適宜打合せ等を行っていたところでした。令和 3 年 4 月からは、工事の変更手続きの透明性及び公正性の向上や適正な工期確保並びにこれらの結果に基づく適切な工事費等の管理を目的に、設計変更検討部会と工程調整部会を合わせたような形で、発注者と受注者が一堂に会して、工事の変更等に係る審議や工事工程クリティカルパス等の共有及びこれらに伴う工事中止等の判断等の検討を行う場として開催する、工事変更等検討会を試行しています。国が取り組んでいる「工事円滑化推進会議」の「設計変更検討部会」と「工程調整部会」を合わせたような形ですので、ぜひご活用いただければと思います。

設計変更ガイドラインの浸透状況については、ガイドラインを冊子化したうえ共通仕様書と併せて各工事担当部署に配布していますので、去年、一昨年に比べると各部署での設計変更ガイドラインへの浸透度は、より高くなっているはずだと考えています。基本的にこれを使わなければいけないと日頃から促していますので、浸透していると考えていますが、引き続き社内へ周知していきます。

「大規模更新・修繕工事」の適正な工期設定に係る取組みについては、改正建設業法への対応としては、長時間労働の是正、週休 2 日を確保した工事を実施しより適正な工期設定ということ、組織や担当者の考え方によるバラツキを解消し、標準的な工程作成を目的として、令和 3 年 4 月に請負工事における適正な工期設定に係るガイドラインを制定し HP 公表しま

したのでご確認願いただき、活用していただきたいと思います。

<https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/bids/stipulation/r3/0401/01.pdf>

自然条件、施工条件等については、従前どおりとなりますが、冬季休止期間、渇水期、他機関との協議による施工可能時期等を発注図書に明示しておりますので、ご確認いただければと思います。また、先ほど申し上げたガイドラインの中でも余裕期間につきまして記載がありますので、こちらのほうもご確認いただければと考えています。

週休2日については、先程ほどから申し上げているとおり、令和3年4月発注工事より、原則週休2日としており、今後発注する床版取替工事等においても週休2日推進工事として取り組んでいく予定です。

突発事象が発生した場合等、工期延期が必要となった場合は、適切な期間となるよう協議致します。突発事象に対応することにより、週休2日を達成できなかった場合などの緩和のお話もありましたが、突発事象が発生した場合は、適正な期間となるように協議いたしますので、ぜひ監督員のほうに申し出ていただければと考えております。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

補足しますが、設計変更ガイドラインの現場への浸透については、「現場の担当者によって対応が異なる」ということですが、対応にバラツキがあるということについては、周知だけではなく、きちんとした運用を図って受注者の皆さんと我々としっかりコミュニケーションができ、現場がスムーズに進むようにするために、これからもしっかり運用されていくよう、支社としてもしっかりチェックしなければいけないと思っています。この10月から工事円滑化支援チームを支社内に設置しまして、現場に駐在し、ある事務所に週2日、巡回型などといった対応も考えています。当社の現場の担当者も非常に若くて皆さんにご迷惑をかけるかもしれません。また、施工会社の方も高齢化をしているなど、いろいろな現場を支えるかたたちの課題も認識しています。先程言った工事円滑化支援チームが人材を育成しながら現場の工事全体のプロセスに入り込んで、支社が直接、支援していこうという取組みをこの10月から始めたいと思っています。まず、長岡管理事務所を中心として試行運用し、将来的には新潟の取組みが全国の取組みになるように進めていきたいと思っています。また、そのチームに対してはヘルプデスク機能等も考えていますが、そこに受注者の皆さんがどのようにアクセスできるようにすれば良いかということは、今後検討していきます。

先ほど工事変更条件の確認等の話がありましたが、発注時は当社内部で行っているのですが、工事を受注してから受注者の皆さんと工事の変更条件の確認を、再度やったほうがいいのかということもあり、業務フローを考えていこうと思っています。新しい業務フローを考えながら、その中でどのようなガイドラインの運用がいいのか、また足りないところ

ろは何なのか、それを整理した上で、先ほど言った工事円滑化支援チームが現場をサポートするという取組みを10月からやっていきますので、まだまだ試行段階ですが、皆様と良い関係づくりをしていくということで問題意識を持っています。

Kcube2については、改良しなければいけないという認識の中で、三社の共通システムということもあり、レスポンスの改善等を進めているところですが、基本的には受注者の皆様、各会社の皆様がデータ入力をやっただいていただいているところです。さらに Kcube 2 で円滑化の立ち会い等、二重、三重にデータ入力が出てくる恐れがありますので、抜本的に将来的には3社のデータを分割して、データ交換ができればいいと思っていますので、そういうところも検討していきたいと思っています。今はレスポンスの改善を行っていますが、今後は工事情報の連携連絡を進めていきたいと思っています。

【土木工事条件明示等】

(日本建設業連合会北陸支部)

貴社の土木工事条件明示の手引きにありますとおり、契約時における施工条件の明示は、その後の適切な設計変更のための重要なものと考えています。契約時における「条件明示」により受発注者間のスムーズな協議が期待されますので、4点お聞かせください。

- 1 点目、積算工程に係る図書等の交付並びに積算条件の明示について
- 2 点目、工事内容変更等の補助業務の具体的な範囲に係る事例集等の作成について
- 3 点目、夜間工事における諸条件を考慮した設計積算について
- 4 点目、新型コロナウイルス感染拡大による工事中止等の考え方について

(東日本高速道路(株)新潟支社)

積算条件の明示については、従前からお答えしていますが、設計変更ガイドラインの内容を徹底します。なお、工程に影響を及ぼす作業抑制期間、工事可能期間、部分引渡し及び部分使用時期等について特記仕様書に明示するようにしています。契約後における「施工条件の相互の確認」については必要性を認識しており、これから対応を検討していきたいと考えています。

補助業務については、例年ご質問いただいておりますが、令和3年7月に共通仕様書1-17-1 工事内容の変更等の補助業務の見直しを図り、(1)工事内容の変更等に必要とする概略図面作成及び概算数量の算出、(2)施工方法の検討、(3)設計変更図書の作成の3項目としております。各項目について、設計変更ガイドライン(R3.7)において各々の内容を説明していますので、工事内容の変更等の前に受発注者双方にて内容を確認していただければと思います。また、具体例については、土木工事関係書類提出マニュアル(R3.7)第3章 現場管理の留意点において、幾つか(2例)具体例を述べさせていただいております。なお、事例集等としての策

定については、貴重なご意見として承ります。

夜間工事における諸条件に係る設計積算については、積算基準に基づき金額を算出しています。具体的には、土木工事積算基準（R3.7）第4編 労務費 2-4 労務賃金の補正が記載されており、参考例として夜間の作業時間帯における補正例を示していますのでご確認をお願いします。必要があれば日建連本部を通じて当社本社のほうにも申し入れていただければと思います。

新型コロナウイルス感染拡大による工事中止等の考え方についてですが、当社では「受発注者間で協議のうえ必要な費用を計上すること」としています。従いまして、感染拡大防止に係る費用が生じている場合は、監督員へ報告し受発注者間で協議していただければと思います。

【現場の生産性向上に向けた取組み】

（日本建設業連合会北陸支部）

生産性の向上については、業界の担い手確保に向けて長時間労働の是正、それから賃金改善や社会保険加入などは、技能者の処遇改善の原資を生み出すためにも、自助努力は欠かせない取組みと考えております。

国交省におきましては、i-Construction、いわゆるICTの活用、規格の標準化、施工時期の平準化の推進・普及に取り組んでおられますが、4点お聞かせください。

1点目、国交省運用のi-Constructionに関する貴社の取組み状況について

2点目、工期短縮、省人化、安全性向上などのプレキャストの優位性を含めた総合的な評価に基づき、当初設計でのPC部材の採用や設計変更における積極的なPC部材活用の状況について

3点目、今回のコロナ禍にあって、国交省ではインフラ分野のDXに関する取組みとして、遠隔臨場やBIM/CIMの活用、施工管理・品質管理から納品までのオンライン化などを推進して行こうとしています。また、電子データ化は業務の効率化にも資するものと考えておりますが、その取組みについて。

4点目、各整備局においては業務の効率化推進を目的として、工事関係書類の簡素化に向けたさまざまな取組みを積極的に実施されています。書類の簡素化については、市町村を含めた公共工事における工事書類の統一化の検討も始まっていますが、これに関連した取組み等について

（東日本高速道路（株）新潟支社）

i-Constructionに関する取組みについては、毎年テーマとして挙げられております。特にICTの活用に関しては、i-Construction推進コンソーシアムに参画し、その情報や、各分野

での動向等を踏まえたうえ、新技術の現場導入に資する取り組みについて、積極的な対応を図ります。また、ICT 土工については、受注者の申し出により実施しており、採用した実績がありますが、今後、磐越道の4車線化等もありますので、土工以外の工種についても対応可能な内容を提案いただければ積極的に取り入れていきたいと考えていますので、ぜひご提案いただければと思います。i-Constructionについては、国の動向を参考に本社と相談し積極的に採用します。

当初設計におけるPC部材の採用並びに設計変更における積極的なPC活用については、これも毎年話題となっていますが、6月に日建連本部との意見交換会があり、そちらでも申し上げたとおりです。既に議事録を取りまとめでいただき、HPで公表もされていますが、そちらに記載のとおりです。「経済比較だけではなく、施工時間の短縮効果を最大限に評価する」ということで申し上げます。「ハーフプレキャスト、壁高欄も含めてプレキャスト製品の採用をしていく」ということを申し上げますので、そのとおり進めていきたいと考えております。

プレキャスト部材の活用については、適用構造物の特性を踏まえ検討しております。このなかで、床版取替工事で用いる床版には、供用道路の交通規制による影響を最小限に留めるために、プレキャスト床版を標準として採用しています。新潟支社管内で実施する床版取替工事においてもプレキャスト床版及びプレキャスト壁高欄による床版取替えを実施しております。他にも提案いただければ、これからも積極的な活用を検討していきたいと考えています。

DXに関する取り組みについては、令和3年度は2件、BIM/CIMによるトンネル詳細設計及び道路詳細設計の設計業務を発注しており、引き続き、継続していく予定です。今後、国等の取り組みを参考にしながら検討致します。こちらも磐越道等で引き続き取り組みたいと考えております。

遠隔立会については、令和2年4月にコロナ対策の一環として、「Webカメラでの検査に代替が可能な項目は遠隔立会として良い」とし、「費用も負担する」としていただきますので、協議いただければ積極的に採用させていただきます。なお、コロナ対策については全社的に取り組んでいますが、コロナ禍収束後については、実績を取りまとめたうえ方針を示す予定としています。

施工管理・品質管理から納品までのオンライン化については、Kcube2を引き続き使っていくということで従前どおりとなっています。当社では、共通仕様書1-52 工事情報共有・保存システムによる土木工事関係書類の作成及び提出方法に記載されています、工事情報共有・保存システム(Kcube2)を用いて、オンライン(電子データ)で、受発注者間における書類の作成、提出、回答の受領等を行うこととしています。また、令和3年7月より受注者より提

出頂く書類への押印の必要性を整理し、工事管理書類のほぼすべてにおいて押印廃止を行い、Kcube2（電子）での提出が可能となりました。具体的には、令和3年7月版の土木工事関係書類提出マニュアルをご確認願います。

工事関係書類の簡素化に向けた取組みについては、令和3年7月のコンクリート施工管理要領で、基準試験報告書の管理様式をJIS様式を活用するなど順次書類の簡素化に努めております。また、各工事管理書類の様式については、HPで「各種ガイドライン」という項目に「工事関係書類様式集」というものがありますが、その中にワード形式でいろいろな様式がありますので、ご活用いただきたいと思います。公共工事全般という話でしたが、実は3社でも様式が揃っていない状態と聞いております。まずは社内の様式につきましては、揃えていくことで一歩進めたということでご理解いただければと思います。公共工事全般の工事書類の統一ということについては、日建連本部のほうから国に申し入れていただくようお願いできればと考えています。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

検査項目の頻度、基準の見直し（量的側面）ということについては、7月改正において、コンクリート施工管理要領が改正され、試し練りの同一工事内での扱いに関する記述を変更しております。また、遮音壁施工管理要領が改正され、品質管理の頻度等多くの変更があります。今後も生産性向上に向けた見直しを実施していきます。配布した資料にNEXCO東日本における業務効率化に関する取組みということで、土工施工管理要領の改正、コンクリート施工管理要領の改正、コンクリート施工管理要領の改正が記載されており、この中に量的側面での改定、頻度の見直しということも踏まえて記載されていますので、ご確認いただければと思います。

（日本建設業連合会北陸支部）

建設キャリアアップシステムの活用推進については、建設技能者の就業履歴を蓄積し、その経験と能力に応じた処遇改善を図り、担い手確保を進めるための業界共通のインフラ制度であり、建設業のために必要不可欠なものとして位置づけて、普及に取り組んでいるところです。そういった中で、2023年度から民間工事も含めた工事でのCCUS完全実施に向かった義務化モデル工事の導入に向けた取組みについて、貴社のお考えをお聞かせください。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

当社においてもCCUSを活用し、建設技能者の処遇改善による担い手確保を更に推進することを目的として、「建設キャリアアップシステム（CCUS）義務化モデル工事」の試行を開始しています。引き続きご協力をいただきたいと思います。

（日本建設業連合会北陸支部）

今日の意見交換会において、工事変更等検討会や工事円滑化支援チームの立ち上げ等、非常に発注者、受注者間のコミュニケーションを充実する仕組みができ、随分進んできていると、非常に関心を持って聞かせていただきました。

ただ1点、冒頭ECIの話がありましたが、個人的にはECIという仕組みはものすごくこれから活用の幅も奥行きもあるテーマですので、取組みが後退していくようなことが少し気がかりです。契約させていただいている工事も事例としてありますので、それを通じて、また評価していただき、ぜひこれからも前向きに取り組んでいけるように進めていただきたいということを要望させていただきます。

もう一点、CCUSの話がありましたが、これについても建設技能者の処遇改善に資するものとして日建連全体で大変力を入れている取組みですので、現下のモデル工事を少しずつ増やしていただくようお願いします。

(日本建設業連合会北陸支部)

今年の7月から適用されている、見積活用方式について、少し現場から意見が出ていましたので、最初に徴収する参考見積の提出すべき内容のボリュームが非常に多いにもかかわらず、期間が非常に短くて、大変な思いをしているという意見が挙がっています。新しい方式ですので、その期間の設定をもう少し長くとっていただくとか、参考見積を徴収しなければいけない項目のボリュームをもう少し減らしていただくとかをできればお願いしたいという意見が現場から挙がっていました。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

工事の難易度や見積もり対象項目数を勘案のうえ、適正な期間となるよう留意いたします。



【閉会挨拶】

(東日本高速道路(株)新潟支社：久保道路事業部長)

改めまして、道路事業部長をしております、久保です。どうぞよろしく申し上げます。私は今日が昨年に続いて2回目ということで、この1年、いろいろ新潟支社で業務を遂行してまいりました。いろいろな調達もそうですし、現場もそうですし、課題が山のようにあると

いうことでございます。本日、日建連北陸支部からいただいたご意見・ご要望についても、本日、お答えできないものもあったと思いますので、引き続き、我々も検討してまいりたいと思っています。

そういう中でも、お陰様で弊社の工事日程については、土木工事では不調・不落はあまりなく、順調に調達をさせていただいています。これも日建連北陸支部のご支援にあると思っておりますので、御礼申し上げます。

また、昨年度、湯沢地区をはじめ大雪対応を急遽お願いしまして、早く現場のほうに来ていただき、対応いただきまして併せて御礼申し上げます。

それを反省点として、先ほど冒頭でもお話しがありましたとおり、災害協定を公募で結ばせていただいております。今日、ご出席の何社かの方も公募に応募していただいております。災害協定を結んでいただいたということで、その災害協定を結んでいただくと、入札制度の中で、災害協力実績というものがございまして、そこに1点つけさせていただいております。工事実績評価というものは、あまり点数が動かないところがございまして、この1点は非常に大きな1点になるのではないかなと思っています。今年度初めてやりましたが、ここから3年に1回くらい更新していこうと思っていますので、引き続き皆さんの支援をいただければ有り難いと思っています。

昨今、中日本管内ですが中央道の道路耐震補強工事において、粗雑工事があるということで、中日本のホームページには、その調査報告が提示されています。我々も同じ兄弟会社として、このようなことがあってはいけないということで、その調査報告書をかなり熟読し、弊社でああいうことが起きないようにするには、どうしたらいいかということをいろいろ議論しています。その一つの解決策というか対応策は、先ほど言った工事円滑化支援事業というものがございます。

もう一つ、その調査報告書に書かれているのは、我々発注者は、まず良質な工事をやっていただく事業会社さん、受注者さんと適正な方法で契約していくということが一番重要な仕事であるということも、その調査報告書に書かれておまして、我々もまた改めて初心に戻って工事発注の重要性というものを認識していこうと思っています。そのためには、やはり調達の改善等も引き続きやっていかなければいけないですし、デジタル化、業務の効率化というものも図っていかなければいけないと思っています。まだまだ足りないところがございまして、皆さんとともにいい関係づくりをしていきたいなと思っていますのでございます。

最後になりますが、新潟支社はまだまだリニューアル工事、耐震補強工事、橋梁補修等、様々な工事がございますので、引き続き公告に注視していただき、ご参加いただければと

思っております。引き続き、どうぞよろしく申し上げます。

以 上

(日建連北陸支部出席者)

契約積算・技術委員長 芦田徹也

同 副委員長 松谷英之 渡辺浩二

同 委 員 安齊忠俊 佐藤富穂 高橋博弥 木村淳二

田辺理一郎 筒井 健 佐藤忠嗣 平川潤一

朽木修一 渡邊浩匡 涌井 卓

事務局長 三澤正人